

| | | |
|-----|--|------------|
| 1. | Roboczogodzina | 90 |
| 2. | Mycie motocykla | |
| | - podstawowe | 40 |
| | - z czyszczeniem i woskowaniem | 70 |
| 3. | Kompleksowa diagnostyka motocykla | 200 do 500 |
| 4. | Kontrola kompresji | 40 do 120 |
| 5. | Kontrola ciśnienia oleju | 60 do 100 |
| 6. | Kontrola układu chłodzenia | 60 do 80 |
| 7. | Kontrola śrub i połączeń | 50 do 90 |
| 8. | Wymiana oleju z filtrem | 30 do 60 |
| 9. | Wymiana oleju w przekładni | 30 |
| 10. | Wymiana oleju w skrzyni (2-takt) | 30 |
| 11. | Wymiana filtra paliwa | 30 |
| 12. | Wymiana filtra powietrza | 30 do 80 |
| 13. | Czyszczenie i nasączenie filtra powietrza (gąbka) | 50 |
| 14. | Wymiana świec zapłonowych (1 sztuka) | 20 |
| 15. | Wymiana klocków hamulcowych (1 zacisk) | 40 |
| 16. | Wymiana klocków hamulcowych (1 zacisk) z czyszczeniem , smarowaniem i wymianą płynu hamulcowego | 100 |
| 17. | Wymiana szczęk hamulcowych | 60 |
| 18. | Wymiana szczęk hamulcowych z czyszczeniem i smarowaniem | |
| | - skutery | 70 |
| | - pozostałe | 100 |
| 19. | Wymiana płynu hamulcowego | |
| | - 1 zacisk | 30 |
| | - Dual System | 100 |
| 20. | Odpowietrzenie układu hamulcowego | |
| | - 1 układ | 80 |
| | - Dual System | 200 |
| 21. | Wymiana opony z wyważeniem koła | |
| | - cruisery i turystyczne | 80-120 |
| | - pozostałe (koła dętkowe) | 70 |
| | - pozostałe (koła bezdętkowe) | 60 |
| 22. | Wymiana łożysk koła | 80 |
| 23. | Wymiana łożysk główki ramy | |
| | - turystyczne | 400 do 500 |
| | - pozostałe | 250 do 350 |
| 24. | Wymiana zestawu napędowego | |
| | - podstawowa | 180 |
| | - z czyszczeniem | 260 |
| | - z demontażem wahacza, czyszczeniem, smarowaniem łożysk i dźwigni | 500 |
| | - z demontażem wahacza, czyszczeniem, smarowaniem łożysk i dźwigni – system Pro-Arm | 600 |
| 25. | Wymiana oleju w teleskopach przedniego zawieszenia | |
| | - turystyczne | 200 do 300 |
| | - pozostałe | 120 do 200 |

| | | | |
|--------------------|--|------------|-------------------|
| 26. | Wymiana uszczelniaczy w teleskopach przedniego zawieszenia - przy zawieszeniu upside-down i duże motocykle turystyczne | | 250 300 do 400 |
| 27. | Synchronizacja gaźników | | |
| | układ rzędowy, 2 gaźniki | | 50 |
| | układ rzędowy, 3 gaźniki | | 60 |
| | układ rzędowy, 4 gaźniki | | 80 |
| | układ rzędowy, 6 gaźników | | 120 |
| | układ widlasty, 2 gaźniki | | 60 |
| | układ widlasty, 4 gaźniki | | 120 |
| | bokser, 2 gaźniki | | 70 |
| | bokser, 4 gaźniki | | 90 |
| | bokser, 6 gaźników | | 140 |
| 28. | Kompleksowa regulacja gaźników (demontaż, czyszczenie, montaż, regulacja, synchronizacja) | | |
| | 1 gaźnik | | 120 – 180 |
| | układ rzędowy, 2 gaźniki | | 240 |
| | układ rzędowy, 3 gaźniki | | 300 |
| | układ rzędowy, 4 gaźniki | | 350 |
| | układ rzędowy, 6 gaźników | | 500 |
| | układ widlasty, 2 gaźniki | | 260 |
| | układ widlasty, 4 gaźniki | | 400 |
| | bokser, 2 gaźniki | | 260 |
| | bokser, 4 gaźniki | | 450 |
| bokser, 6 gaźników | | 600 | |
| 29. | Regulacja zaworów – metoda tradycyjna | | |
| | 1 cylinder | 2 zawory | 120 |
| | 1 cylinder | 4 zawory | 140 |
| | R2 | 4 zawory | 160 |
| | R2 | 6 zaworów | 180 |
| | R2 | 8 zaworów | 200 |
| | R3 | 6 zaworów | 180 |
| | R3 | 12 zaworów | 220 |
| | R4 | 8 zaworów | 230 |
| | R4 | 16 zaworów | 280 |
| | R6 | 12 zaworów | 260 |
| | R6 | 24 zawory | 320 |
| | V2 | 4 zawory | 180 |
| | V2 | 6 zaworów | 200 |
| | V2 | 8 zaworów | 220 |
| | V4 | 8 zaworów | 240 |
| | V4 | 16 zaworów | 300 |
| | B2 | 4 zawory | 160 |
| | B2 | 8 zaworów | 200 |
| | B4 | 8 zaworów | 240 |
| B4 | 16 zaworów | 260 | |
| B6 | 12 zaworów | 260 | |
| 30. | Regulacja zaworów – metoda płytkowa | | |
| | 1 cylinder | 2 zawory | 180 |

| | | | |
|-----|---|---------------------------|--------------|
| | 1 cylinder | 4 zawory | 220 |
| | 1 cylinder | 5 zaworów | 240 |
| | R2 | 4 zawory | 230 |
| | R2 | 6 zaworów | 240 |
| | R2 | 8 zaworów | 260 |
| | R2 | 10 zaworów | 300 |
| | R3 | 6 zaworów | 240 |
| | R3 | 12 zaworów | 290 |
| | R4 | 8 zaworów | 290 |
| | R4 | 16 zaworów | 400 |
| | R4 | 20 zaworów | 450 |
| | R6 | 12 zaworów | 360 |
| | R6 | 24 zawory | 450 |
| | V2 | 4 zawory | 300 |
| | V2 | 8 zaworów | 360 |
| | V4 | 8 zaworów | 380 |
| | V4 | 16 zaworów | 450 |
| | V4 VTEC | 16 zaworów | 700 |
| | V4 | 32 zawory | 1000 |
| | B2 | 4 zawory | 260 |
| | B2 | 8 zaworów | 320 |
| | B4 | 8 zaworów | 350 |
| | B4 | 16 zaworów | 460 |
| | B6 | 12 zaworów | 500 |
| | B6 | 24 zawory | 600 |
| 29. | Remont silnika : demontaż silnika z ramy, rozłożenie silnika z czyszczeniem części, diagnostyka, naprawa z wymianą części i uszczelnień, złożenie silnika, montaż w ramie, podpięcie osprzętu, końcowa regulacja | | |
| | - skuter, motorower | 50 – 80 cm ³ | 600 do 900 |
| | - 2-takt | 80 – 125 cm ³ | 800 do 1000 |
| | - 2-takt | 125 – 500 cm ³ | 800 do 1200 |
| | - 4-takt, 1 cylinder | 50 – 125 cm ³ | 800 do 1200 |
| | - 4-takt, 1 cylinder | 125 – 400 cm ³ | 1000 do 1400 |
| | - 4-takt, 1 cylinder | 400 – 650 cm ³ | 1400 do 1800 |
| | - 4-takt, 2 cylindry | | 1800 do 2600 |
| | - 4-takt, 3 cylindry | | 2000 do 2700 |
| | - 4-takt, 4 cylindry | | 2700 do 3600 |
| | - 4-takt, 6 cylindrów | | 3400 do 4200 |
| 30. | Wymiana tłoka 2-takt | | 200 do 400 |

Podane ceny są cenami brutto i nie zawierają kosztów części